Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 267 del 16 novembre 2009 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

PARTE PRIMA — Roma - Lunedì, 16 novembre 2009 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

N. 210/L

LEGGE 23 ottobre 2009, n. **164.**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti d'America, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington il 30 aprile 2007.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 23 ottobre 2009, n. **164**.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti d'America, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington il 30 aprile 2007.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

Autorizzazione alla ratifica

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sui trasporti aerei tra la Comunità europea e gli Stati membri, da una parte, e gli Stati Uniti d'America, dall'altra, con allegati, fatto a Bruxelles il 25 aprile 2007 e a Washington il 30 aprile 2007.

Art. 2.

Ordine di esecuzione

1. Piena e intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 26 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

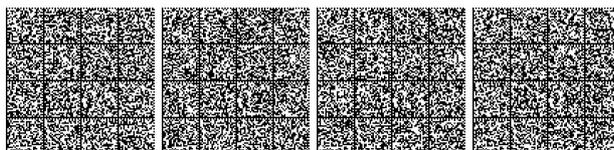
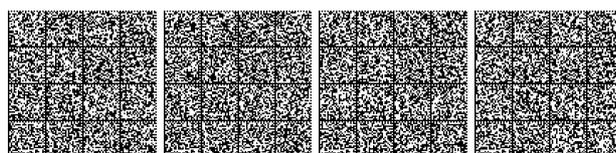
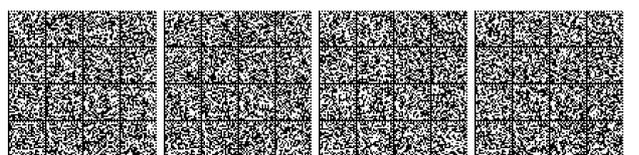
La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 23 ottobre 2009

NAPOLITANO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* ALFANO

ACCORDO SUI TRASPORTI AEREI

GLI STATI UNITI D'AMERICA, di seguito denominati "Stati Uniti" o "USA",

da una parte, e

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

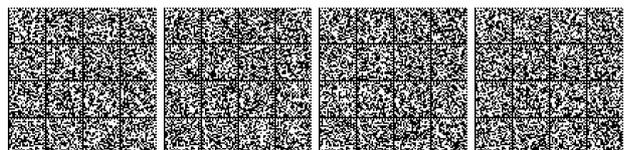
MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO,

LA ROMANIA,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

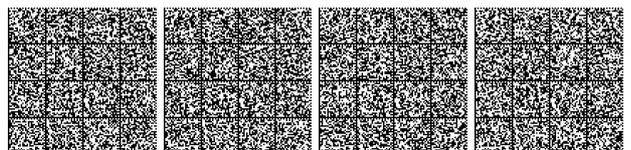
IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti del trattato che istituisce la Comunità europea e Stati membri dell'Unione europea, di seguito denominati "Stati membri",

e la COMUNITÀ EUROPEA,

dall'altra,

DESIDERANDO promuovere un sistema dell'aviazione internazionale basato sulla concorrenza tra compagnie aeree nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

DESIDERANDO dar modo alle compagnie aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle compagnie aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione dei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO NOTA della convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra compagnie aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

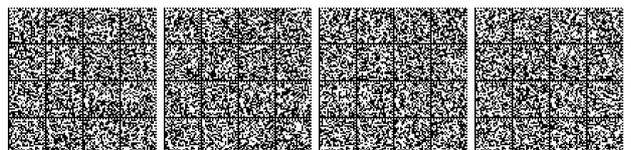
AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppare e attuare la politica internazionale in materia di trasporto aereo;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montreal il 28 maggio 1999;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico;

RICONOSCENDO che, al fine di potenziare la concorrenza e promuovere gli obiettivi del presente accordo, è importante assicurare alle proprie compagnie aeree maggiore accesso ai mercati mondiali dei capitali;

INTENZIONATI a stabilire un precedente di valore mondiale destinato a promuovere i benefici della liberalizzazione in questo settore economico cruciale,

HANNO CONVENUTO LE DISPOSIZIONI SEGUENTI:

ARTICOLO 1

Definizioni

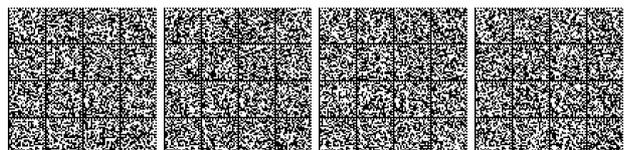
Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. "accordo", il presente accordo, i suoi allegati e l'appendice, e ogni loro emendamento;

2. "trasporto aereo", il trasporto, effettuato per mezzo di aeromobili, di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione;

3. "convenzione", la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a) della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dagli Stati Uniti che dallo Stato membro o dagli Stati membri, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi, e

b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti, adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tale allegato o emendamento sia entrato in vigore simultaneamente per gli Stati Uniti e per lo Stato membro o per gli Stati membri, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi;

4. "costo totale", il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative;

5. "trasporto aereo internazionale", il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

6. "parte", gli Stati Uniti o la Comunità europea e i suoi Stati membri;

7. "prezzo", qualsiasi tariffa, importo, diritto o onere riscosso a fronte del trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto in superficie in collegamento con un trasporto aereo internazionale, fatturato da compagnie aeree, compresi i loro agenti, nonché le condizioni che disciplinano la disponibilità di siffatta tariffa, importo, diritto o onere;

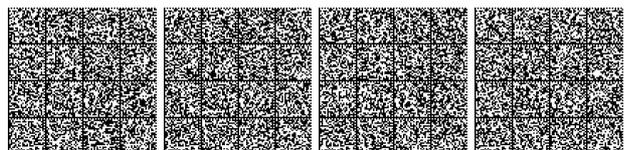
8. "fermata per scopi non di traffico", l'effettuazione di uno scalo per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo;

9. "territorio", nel caso degli Stati Uniti, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la loro sovranità o giurisdizione e, nel caso della Comunità europea e dei suoi Stati membri, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni sancite da tale trattato e da ogni strumento che dovesse succedergli; resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006;

10. "onere di uso", un onere imposto alle compagnie aeree a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse.

ARTICOLO 2

Eque e pari opportunità

Ciascuna parte accorda alle compagnie aeree di entrambe le parti eque e pari opportunità di competere nella fornitura del trasporto aereo internazionale disciplinato dal presente accordo.

ARTICOLO 3

Concessione di diritti

1. Ciascuna parte concede all'altra parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte delle compagnie aeree dell'altra parte:

a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

b) il diritto di effettuare scali nel proprio territorio per scopi non di traffico;

c) il diritto di effettuare trasporti aerei internazionali tra punti situati sulle seguenti rotte:

   i) nel caso delle compagnie aeree degli Stati Uniti (di seguito "compagnie aeree statunitensi"), da punti situati prima degli Stati Uniti, via gli Stati Uniti e punti intermedi, a qualsiasi punto o punti situati in uno Stato membro o più Stati membri e oltre e, per il servizio tutto-merci, fra qualsiasi Stato membro e uno o più punti qualsiasi (compresi quelli in qualsiasi altro Stato membro);

ii) nel caso delle compagnie aeree della Comunità europea e dei suoi Stati membri (di seguito "compagnie aeree comunitarie"), da punti situati prima degli Stati membri, via gli Stati membri e punti intermedi, a qualsiasi punto o punti situati negli Stati Uniti e oltre; per il servizio tutto-merci, fra gli Stati Uniti e uno o più punti qualsiasi e, per i servizi misti, tra qualsiasi punto o punti situati negli Stati Uniti e qualsiasi punto o punti situati in uno dei paesi membri dello spazio aereo comune europeo (di seguito "ECAA") alla data della firma del presente accordo;

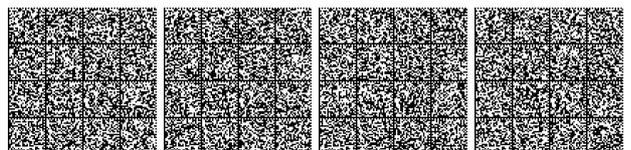
d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Ciascuna compagnia aerea può, su uno o su tutti i collegamenti, a sua scelta:

a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;

b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;

c) servire punti situati prima, punti intermedi e punti situati oltre, nonché punti nei territori delle parti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;

d) omettere scali in qualsiasi punto;

e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili ad un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;

f) servire punti situati prima di qualsiasi punto del proprio territorio con o senza cambio di aeromobile o di numero di volo e offrire e pubblicizzare tali servizi al pubblico come servizi diretti;

g) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti;

h) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte;

i) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine,

senza limiti di direzione né limiti geografici e senza perdita di qualsivoglia diritto di trasportare traffico concesso dal presente accordo.

3. Il paragrafo 1 del presente articolo si applica a condizione che:

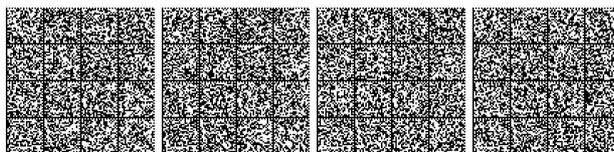
a) nel caso delle compagnie aeree statunitensi, ad eccezione dei servizi tutto-merci, il trasporto faccia parte di un servizio che collega gli Stati Uniti d'America;

b) nel caso delle compagnie aeree comunitarie, ad eccezione (i) dei servizi tutto-merci e (ii) dei servizi misti tra gli Stati Uniti e uno dei paesi membri dell'ECAA alla data della firma del presente accordo, il trasporto faccia parte di un servizio che collega uno Stato membro.

4. Ciascuna parte accorda a ciascuna compagnia aerea la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che essa offre in base a considerazioni commerciali di mercato. In virtù di tale diritto, nessuna delle parti limita unilateralmente il volume del traffico, la frequenza o la regolarità del servizio né il tipo o i tipi di aeromobili operati dalle compagnie aeree dell'altra parte, né impone la notificazione ufficiale di orari, programmi di voli charter o piani operativi da parte delle compagnie aeree dell'altra parte, salvo che per motivi doganali, tecnici, operativi o ambientali (in coerenza con quanto disposto dall'articolo 15) a condizioni uniformi in coerenza con l'articolo 15 della convenzione.

5. Tutte le compagnie aeree possono effettuare trasporti aerei internazionali senza alcun limite in relazione al cambiamento, in qualsiasi punto, del tipo o numero di aeromobile operato, a condizione che (a) nel caso delle compagnie aeree statunitensi, ad eccezione dei servizi tutto-merci, il trasporto faccia parte di un servizio che collega gli Stati Uniti e (b) nel caso delle compagnie aeree comunitarie, ad eccezione (i) dei servizi tutto-merci e (ii) dei servizi misti tra gli Stati Uniti e uno dei paesi membri dell'ECAA alla data della firma del presente accordo, il trasporto faccia parte di un servizio che collega uno Stato membro.

6. Nessuna disposizione del presente accordo potrà essere interpretata in modo da conferire:

a) alle compagnie aeree statunitensi il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagagli, merci o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;

b) alle compagnie aeree comunitarie il diritto di imbarcare, nel territorio degli Stati Unti, passeggeri, bagagli, merci o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio degli Stati Uniti.

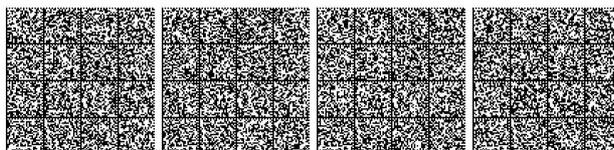
7. L'accesso delle compagnie aeree comunitarie ai trasporti a carico del governo degli Stati Uniti è disciplinato dall'allegato 3.

ARTICOLO 4

Autorizzazione

Una volta ricevute le domande di una compagnia aerea di una delle parti, presentate nelle forme e secondo le modalità prescritte per le autorizzazioni di esercizio e i permessi tecnici, l'altra parte concede le autorizzazioni e i permessi adeguati, con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:

a) nel caso delle compagnie aeree statunitensi, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo della compagnia appartengano agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi e la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea statunitense e abbia la sede di attività principale nel territorio degli Stati Uniti;

b) nel caso delle compagnie aeree comunitarie, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo della compagnia appartengano ad uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati o a entrambi e la compagnia abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e abbia la sede di attività principale nel territorio della Comunità europea;

c) la compagnia soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla parte che esamina la domanda o le domande;

d) le disposizioni di cui all'articolo 8 (Sicurezza) ed all'articolo 9 (Protezione contro atti di interferenza illecita) siano osservate e fatte osservare.

ARTICOLO 5

Revoca dell'autorizzazione

1. Ciascuna parte ha il diritto di revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di esercizio o i permessi tecnici o di sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di una compagnia aerea dell'altra parte qualora:

a) nel caso delle compagnie aeree statunitensi, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo della compagnia non appartengano agli Stati Uniti, a cittadini degli Stati Uniti o a entrambi e la compagnia non abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea statunitense e non abbia la sede di attività principale nel territorio degli Stati Uniti;

b) nel caso delle compagnie aeree della Comunità, una parte sostanziale della proprietà ed il controllo effettivo della compagnia non appartengano ad uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati o a entrambi e la compagnia non abbia ottenuto la licenza come compagnia aerea comunitaria e non abbia la sede di attività principale nel territorio della Comunità europea; oppure

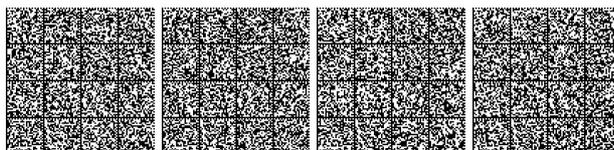
c) la compagnia aerea non abbia ottemperato alle disposizioni legislative e regolamentari di cui all'articolo 7 (Applicazione della legislazione) del presente accordo.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni del paragrafo 1, lettera c), i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente dopo consultazioni con l'altra parte.

3. Il presente articolo non limita il diritto di ciascuna parte di ritirare, revocare, limitare o imporre condizioni all'autorizzazione di esercizio o al permesso tecnico di una o più compagnie aeree dell'altra parte in applicazione delle disposizioni dell'articolo 8 (Sicurezza) e dell'articolo 9 (Protezione contro atti di interferenza illecita).

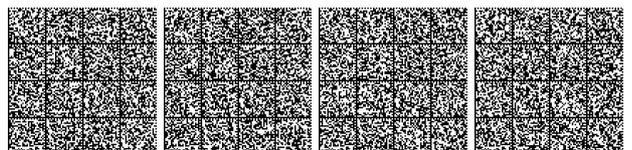
ARTICOLO 6

Altre questioni in materia di proprietà, investimento e controllo

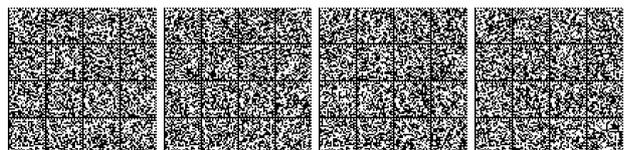
Nonostante qualsiasi altra disposizione del presente accordo, le parti applicano le disposizioni dell'allegato 4 nell'assumere decisioni in materia di proprietà, investimento e controllo a norma delle rispettive disposizioni legislative e regolamentari.

ARTICOLO 7

Applicazione della legislazione

1. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano l'ammissione o la partenza dal proprio territorio di aeromobili impiegati nella navigazione aerea internazionale o l'esercizio e la navigazione di tali aeromobili durante la permanenza all'interno del proprio territorio si applicano agli aeromobili utilizzati dalle compagnie aeree dell'altra parte e devono essere osservate da tali aeromobili all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (quali regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci delle compagnie aeree dell'altra parte all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte.

ARTICOLO 8

Sicurezza

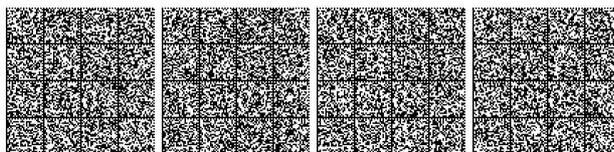
1. I certificati di navigabilità, i brevetti di idoneità e le licenze rilasciati o convalidati da una parte ed ancora in vigore sono riconosciuti validi dalle autorità competenti dell'altra parte ai fini dell'esercizio del trasporto aereo contemplato dal presente accordo, a condizione che i requisiti prescritti per il rilascio di tali certificati o licenze siano almeno equivalenti alle norme minime che possono essere stabilite in base alla convenzione. Le autorità competenti hanno tuttavia facoltà di rifiutare di riconoscere la validità, ai fini del sorvolo del proprio territorio, dei brevetti di idoneità e delle licenze concessi o convalidati ai propri cittadini dalle autorità competenti dell'altra parte.

2. Le autorità competenti di ciascuna parte possono chiedere che si svolgano consultazioni con altre autorità competenti in merito alle norme di sicurezza osservate da queste ultime autorità in relazione alle infrastrutture aeronautiche, agli equipaggi, agli aeromobili e all'esercizio delle compagnie aeree soggette al controllo di queste autorità. Le suddette consultazioni si svolgono entro 45 (quarantacinque) giorni dalla domanda, salvo diverso accordo. A seguito di tali consultazioni, le autorità competenti richiedenti, se ritengono che le altre autorità non abbiano efficacemente osservato e fatto osservare norme e prescrizioni di sicurezza in tali settori almeno equivalenti alle norme minime che possono essere stabilite in base alla convenzione, notificano alle altre autorità queste conclusioni, nonché le misure che esse ritengono necessarie per conformarsi a queste norme minime e le altre autorità dovranno adottare le misure correttive adeguate. Le autorità competenti richiedenti si riservano il diritto di ritirare, revocare o limitare l'autorizzazione all'esercizio o il permesso tecnico di una o più compagnie aeree soggette ai controlli di sicurezza delle altre autorità competenti qualora queste ultime non prendano le misure correttive adeguate entro tempi ragionevoli e si riservano il diritto di prendere nei confronti di tali compagnie aeree i provvedimenti immediati che risultino indispensabili per impedire che ulteriori violazioni dell'obbligo di osservare e far osservare le suddette norme e prescrizioni determinino un pericolo imminente per la sicurezza dei voli.

3. Tutte le richieste e le notifiche previste dal presente articolo sono trasmesse simultaneamente alla Commissione europea.

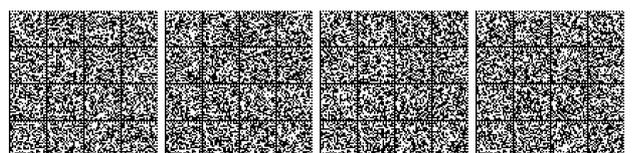
4. Nessuna disposizione del presente articolo osta a che le autorità competenti delle parti conducano discussioni sulla sicurezza, comprese discussioni relative all'applicazione pratica delle norme e prescrizioni di sicurezza o alle situazioni di emergenza che potrebbero verificarsi.

ARTICOLO 9

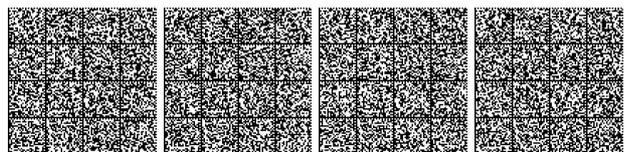
Protezione contro atti di interferenza illecita

1. In conformità dei diritti ed obblighi ad esse conferiti dal diritto internazionale, le parti riaffermano che il loro reciproco obbligo di proteggere la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita forma parte integrante del presente accordo. Senza pregiudizio dei diritti ed obblighi da esse contratti in virtù del diritto internazionale, le parti operano, in particolare, in conformità con i seguenti accordi: la convenzione relativa alle infrazioni e determinati altri atti compiuti a bordo di aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, la convenzione per la repressione della cattura illecita di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, la convenzione per la repressione degli atti illeciti rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montreal il 23 settembre 1971 ed il protocollo per la repressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti adibiti all'aviazione civile internazionale, firmato a Montreal il 24 febbraio 1988.

2. Le parti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione degli atti di cattura illecita di aeromobili civili e degli altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, dei loro passeggeri ed equipaggi, degli aeroporti e delle installazioni per la navigazione aerea.

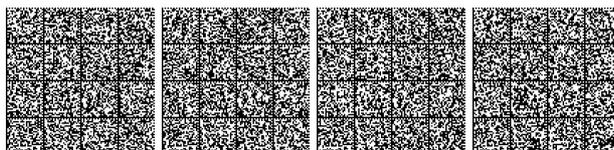
3. Nelle loro reciproche relazioni le parti agiscono in conformità alle norme per la sicurezza dell'aviazione e alle pratiche raccomandate appropriate stabilite dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e designate con annessi alla convenzione; esse esigono che gli operatori di aeromobili del loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno nel loro territorio la sede di attività principale o la residenza permanente e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano nel rispetto delle predette disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione.

4. Entrambe le parti provvedono affinché, nel loro rispettivo territorio, siano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili e per ispezionare i passeggeri, gli equipaggi, il loro bagaglio, gli effetti personali, come pure il carico e le provviste di bordo, prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure siano adattate in modo da far fronte alle crescenti minacce alla sicurezza dell'aviazione civile. Ciascuna parte conviene che le disposizioni in tema di protezione contro gli atti di interferenza illecita prescritte dall'altra parte per la partenza e durante la permanenza nel territorio di tale parte devono essere osservate. Ciascuna parte prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. Con piena considerazione e mutuo rispetto per la sovranità di ciascuna, ogni parte può adottare misure di sicurezza per l'ingresso nel suo territorio. Se possibile, tale parte tiene conto delle misure di sicurezza già applicate dall'altra parte e di eventuali pareri che quest'ultima possa offrire. Ciascuna parte riconosce, tuttavia, che nessuna disposizione del presente articolo limita la facoltà di ciascuna di esse di rifiutare l'ingresso nel suo territorio a uno o più voli che, a suo giudizio, presentano una minaccia per la propria sicurezza.

6. Ciascuna parte può prendere misure di emergenza, compresi emendamenti, per far fronte ad una specifica minaccia alla sicurezza. Tali misure sono immediatamente notificate alle autorità competenti dell'altra parte.

7. Le parti ribadiscono l'importanza di operare al fine di mettere a punto pratiche e norme compatibili in quanto strumento per migliorare la sicurezza del trasporto aereo e ridurre al minimo le divergenze fra le loro regolamentazioni. A tal fine, le parti fanno pieno uso e sviluppano i canali attualmente esistenti per discutere le misure di sicurezza attualmente vigenti e quelle proposte. Le parti prevedono che le discussioni avranno ad oggetto, tra l'altro, le nuove misure di sicurezza proposte o allo studio dall'altra parte, compresa la revisione delle misure di sicurezza occasionate da un cambiamento delle circostanze, le misure proposte da una delle parti per soddisfare i requisiti di sicurezza prescritti dall'altra parte, la possibilità che siano effettuati aggiustamenti più rapidi delle norme in relazione alle misure per la sicurezza dell'aviazione e la compatibilità delle prescrizioni di una parte con gli obblighi imposti dalla legge dell'altra parte. Le suddette discussioni serviranno ad agevolare la rapida comunicazione e la preventiva discussione di nuove iniziative e di nuove prescrizioni in tema di sicurezza.

8. Fatta salva la necessità di prendere provvedimenti immediati per assicurare la sicurezza dei trasporti, le parti affermano che, nel prendere in considerazione misure di sicurezza, una parte deve valutare i loro possibili effetti negativi sul trasporto aereo internazionale e, salvo che sussista un obbligo di legge, tener conto di tali fattori nel determinare le misure necessarie ed appropriate per affrontare questi problemi di sicurezza.

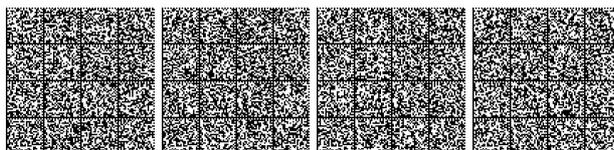
9. Quando si verifica un incidente o una minaccia di cattura illecita di un aeromobile o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le parti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

10. Quando una delle parti ha fondati motivi di ritenere che l'altra parte si sia discostata dalle disposizioni sulla sicurezza dell'aviazione previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte. L'impossibilità di raggiungere un'intesa soddisfacente entro 15 (quindici) giorni dalla data della richiesta costituirà la premessa per ritirare, revocare, limitare o imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio e i permessi tecnici di una o più compagnie aeree dell'altra parte. Quando lo giustifichi un'emergenza, una parte può adottare misure provvisorie prima della scadenza del termine di 15 giorni.

11. In via autonoma rispetto alle valutazioni effettuate per determinare la conformità degli aeroporti con le norme e le prassi adottate per la sicurezza dell'aviazione di cui al paragrafo 3, una parte può chiedere la cooperazione dell'altra parte al fine di valutare se particolari misure di sicurezza di questa parte soddisfino le prescrizioni della parte richiedente. Le autorità competenti delle parti coordinano in anticipo le valutazioni da effettuare sugli aeroporti e le relative date di valutazione e stabiliscono una procedura per tener conto dei risultati di tali valutazioni. Sulla base dei risultati di tali valutazioni, la parte richiedente può decidere che le misure di sicurezza applicate nel territorio dell'altra parte sono di livello equivalente, cosicché i passeggeri, i bagagli e/o le merci in trasferimento su altro aeromobile possono essere dispensati da un nuovo controllo nel territorio della parte richiedente. La suddetta decisione è comunicata all'altra parte.

ARTICOLO 10

Opportunità commerciali

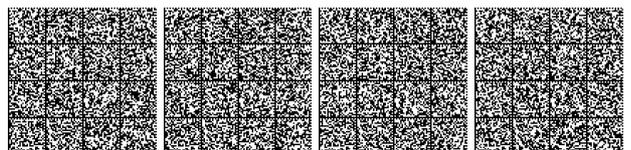
1. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno il diritto di stabilire uffici nel territorio dell'altra parte ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative e regolamentari dell'altra parte che disciplinano l'ingresso, il soggiorno e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere nel territorio dell'altra parte personale dirigente, commerciale, tecnico, operativo o altro personale specializzato necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

3.a) Fatta salva la lettera b), ciascuna compagnia aerea ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte:

i) il diritto di provvedere da sola alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

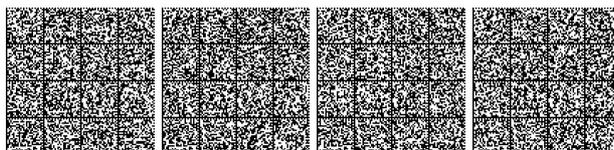
b) I diritti di cui alla lettera a), punti (i) ed (ii) sono soggetti unicamente ai vincoli specifici di disponibilità di spazio o capacità dovuti alla necessità di salvaguardare il funzionamento dell'aeroporto in condizioni di sicurezza. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutte le compagnie aeree in condizioni di parità e su base adeguata; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

4. Le compagnie aeree di ciascuna parte possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da esse nominati. Ciascuna compagnia aerea ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascuna compagnia aerea ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative e regolamentari di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali eccedenti gli importi corrisposti a livello locale. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente senza restrizioni né imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. Le compagnie aeree di ciascuna parte sono autorizzate a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, le compagnie aeree di ciascuna parte possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, le compagnie aeree di una parte possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di blocked space o di code sharing, con i seguenti soggetti:

a) una o più compagnie aeree delle parti;

b) una o più compagnie aeree di un paese terzo;

c) un'impresa di trasporto di superficie (marittimo o terrestre) di qualsiasi paese,

a condizione che (i) tutti i soggetti che sottoscrivono tali accordi dispongano dei poteri necessari e che (ii) gli accordi soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti per l'ésercizio o l'offerta di trasporti aerei internazionali.

8. Le compagnie aeree di ciascuna parte hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, comprese le compagnie aeree, dell'altra parte o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi. A tali accordi si applica l'allegato 5.

9. Le compagnie aeree di ciascuna parte possono stipulare accordi per la fornitura di aeromobili con equipaggio destinati al trasporto aereo internazionale con:

a) una o più compagnie aeree delle parti;

b) una o più compagnie aeree di un paese terzo,

a condizione che tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti a siffatti accordi. Nessuna delle parti esige che una compagnia aerea di una qualsiasi delle parti che fornisce l'aeromobile detenga diritti di traffico a norma del presente accordo per le rotte sulle quali l'aeromobile sarà impiegato.

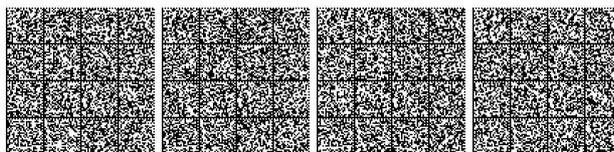
10. In deroga ad altre disposizioni del presente accordo, le compagnie aeree ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato nel territorio delle parti o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative e regolamentari applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e ai controlli doganali e alle installazioni degli aeroporti. Le compagnie aeree possono scegliere di effettuare esse stesse il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altre compagnie aeree e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempre che i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

ARTICOLO 11

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dalle compagnie aeree dell'altra parte, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'esercizio o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, su base di reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e sul capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e dotazioni rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Su base di reciprocità, sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1 del presente articolo, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte ed imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate ad essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della parte nella quale sono state imbarcate;

b) dotazioni di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte per essere utilizzato nell'aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate ad essere utilizzate in un tratto della rotta sopra il territorio della parte nella quale sono state imbarcate;

d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte, introdotte o fornite nel territorio di una parte e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di una compagnia aerea dell'altra parte utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati in un tratto della rotta sopra il territorio della parte nella quale sono stati imbarcati.

3. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.

4. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano anche quando le compagnie aeree di una parte abbiano negoziato con un'altra compagnia aerea, alla quale l'altra parte abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra parte.

5. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

6. Nell'eventualità che due o più Stati membri prevedano di sopprimere, per i voli tra detti Stati membri, l'esenzione di cui all'articolo 14, lettera b) della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, sul carburante fornito nel loro territorio agli aeromobili delle compagnie aeree statunitensi, la questione è sottoposta al comitato misto a norma dell'articolo 18, paragrafo 4, lettera e).

7. Una parte può richiedere l'assistenza dell'altra parte, per conto delle proprie compagnie aeree, per ottenere un'esenzione dalle tasse, imposte, dazi, diritti e oneri imposti dai governi o autorità statali o locali sulle merci di cui ai paragrafi 1 e 2, nonché dalle imposte sui rifornimenti in carburante nei casi descritti nel presente articolo, ad eccezione degli oneri basati sul costo del servizio fornito. In risposta a tale richiesta, l'altra parte sottopone la posizione della parte richiedente all'attenzione della competente amministrazione o autorità statale e chiede che ad essa sia data adeguata considerazione.

ARTICOLO 12

Oneri di uso

1. Gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione di ciascuna parte alle compagnie aeree dell'altra parte devono essere adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato alle compagnie aeree dell'altra parte secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altra compagnia aerea nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

2. Gli oneri di uso imposti alle compagnie aeree dell'altra parte possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle autorità o enti competenti della riscossione per l'approntamento delle adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali, delle infrastrutture e servizi ambientali aeroportuali, delle infrastrutture di navigazione aerea e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia.

3. Ciascuna parte promuove consultazioni tra le autorità o enti competenti della riscossione nel proprio territorio e le compagnie aeree che utilizzano le infrastrutture e i servizi ed incoraggia le autorità o enti competenti della riscossione e le compagnie aeree a scambiarsi reciprocamente le informazioni che risultino necessarie ai fini di un esame adeguato della congruità di tali tariffe, in armonia con i principi di cui ai paragrafi 1 e 2. Ciascuna parte incoraggia le autorità competenti della riscossione a comunicare agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire agli utenti di esprimere la propria opinione prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 19, nessuna parte è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo a meno che (a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, ad un esame dell'onere di uso o prassi oggetto del reclamo dell'altra parte, oppure (b) in esito a tale esame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con il presente articolo.

ARTICOLO 13

Prezzi

1. I prezzi per i servizi di trasporto aereo prestati ai sensi del presente accordo sono stabiliti liberamente e non sono soggetti ad approvazione né a notificazione.

2. Nonostante il paragrafo 1

a) l'introduzione o il mantenimento di un prezzo proposto o applicato da una compagnia aerea statunitense per un trasporto aereo internazionale tra un punto di uno Stato membro e un punto di un altro Stato membro è conforme all'articolo 1, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 2409/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, o a qualsiasi altro regolamento successivo non più restrittivo;

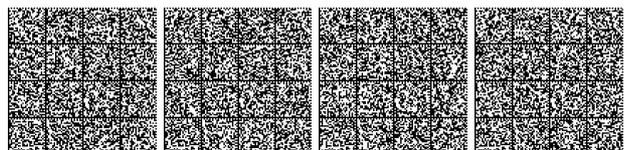
b) ai sensi del presente paragrafo, le compagnie aeree delle parti forniscono accesso immediato, a richiesta, alle informazioni relative ai prezzi storici, esistenti e proposti, alle autorità competenti delle parti, secondo modalità e in un formato accettato da queste ultime.

ARTICOLO 14

Sovvenzioni e aiuti pubblici

1. Le parti riconoscono che le sovvenzioni e gli aiuti pubblici possono incidere negativamente sulla possibilità delle compagnie aeree di competere in modo leale e paritario per la fornitura dei servizi di trasporto aereo internazionale disciplinati dal presente accordo.

2. Una parte, se ritiene che una sovvenzione o un aiuto pubblico in preparazione o già erogato dall'altra parte alle proprie compagnie aeree o a loro vantaggio possa incidere o incida negativamente sulla possibilità delle compagnie aeree della prima parte di competere in modo leale e paritario, può presentare le proprie osservazioni all'altra parte. Inoltre, la stessa parte può chiedere una riunione del comitato misto di cui all'articolo 18, al fine di esaminare il problema e definire risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

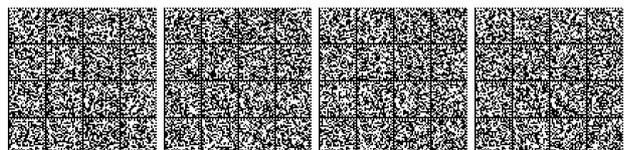
3. Ciascuna parte può prendere contatto con i soggetti statali competenti nel territorio dell'altra parte, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, se ritiene che una sovvenzione o un aiuto in preparazione o già erogato da tali soggetti possa incidere negativamente sulla concorrenza secondo le indicazioni del paragrafo 2. La parte che decide di procedere a tali contatti diretti informa prontamente l'altra parte attraverso i canali diplomatici. Essa può anche chiedere una riunione del comitato misto.

4. Le questioni sollevate in applicazione del presente articolo possono comprendere, a titolo di esempio, le iniezioni di capitale, le sovvenzioni incrociate, i contributi, le garanzie, l'assetto azionario, gli sgravi o le esenzioni fiscali effettuate da qualsiasi soggetto statale.

ARTICOLO 15

Ambiente

1. Le parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale. Le parti riconoscono che, nel quadro dello sviluppo della politica dell'aviazione internazionale, i costi e i benefici delle misure dirette a proteggere l'ambiente devono essere attentamente valutati.

2. La parte che sta vagliando l'ipotesi di adottare misure ambientali ne valuta il possibile impatto negativo sull'esercizio dei diritti contemplati dal presente accordo e, qualora le misure siano adottate, prende le opportune iniziative per attenuarne l'impatto negativo.

3. Quando sono stabilite misure ambientali, sono osservate le norme ambientali applicabili all'aviazione adottate dalla Organizzazione dell'aviazione civile internazionale negli annessi alla convenzione, salvo che siano state notificate differenze. Le parti applicano tutte le misure ambientali che incidono sui servizi aerei contemplate dal presente accordo in conformità con l'articolo 2 e con l'articolo 3, paragrafo 4 dell'accordo stesso.

4. La parte che ritiene che una questione relativa alla protezione dell'ambiente nel settore dell'aviazione sollevi preoccupazioni in rapporto all'applicazione o all'attuazione del presente accordo può chiedere una riunione del comitato misto di cui all'articolo 18 allo scopo di esaminare la questione e individuare risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate.

ARTICOLO 16

Protezione dei consumatori

Le parti affermano l'importanza della protezione dei consumatori e ciascuna di esse può chiedere una riunione del comitato misto allo scopo di discutere questioni attinenti alla protezione dei consumatori che reputi rilevanti.

ARTICOLO 17

Sistemi telematici di prenotazione

1. I venditori di sistemi telematici di prenotazione (STP/CRS) operanti nel territorio di una delle parti sono autorizzati a introdurre e mantenere i propri sistemi e a metterli a disposizione delle agenzie di viaggio o degli operatori turistici la cui attività principale consiste nella distribuzione di prodotti nel settore dei viaggi nel territorio dell'altra parte, purché il sistema sia conforme alle pertinenti prescrizioni regolamentari dell'altra parte.

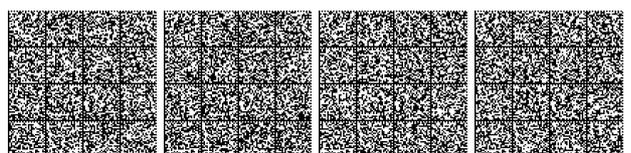
2. Le parti non impongono né permettono che siano imposte, nel proprio territorio, ai venditori di STP/CRS dell'altra parte requisiti più rigorosi di quelli imposti ai propri venditori di sistemi telematici di prenotazione con riferimento alla presentazione dei dati (compresi i parametri di inserimento e modifica e di visualizzazione), alle operazioni, alle prassi, alle vendite o all'assetto proprietario.

3. I proprietari e gli operatori dei sistemi telematici di prenotazione di una parte conformi alle prescrizioni regolamentari dell'altra parte, se applicabili, godono, nel territorio dell'altra parte, delle stesse possibilità che hanno i proprietari e operatori di tale parte con riferimento alla proprietà di tali sistemi.

ARTICOLO 18

Il comitato misto

1. Un comitato misto, formato da rappresentanti delle parti, si riunisce almeno una volta all'anno per procedere a consultazioni relative al presente accordo e per esaminarne l'attuazione.

2. Le parti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. Tuttavia, con riferimento all'articolo 20 o all'allegato 2, il comitato misto può prendere in esame esclusivamente questioni relative al rifiuto di uno dei partecipanti di attuare gli impegni assunti ovvero relative all'impatto delle decisioni in tema di concorrenza sull'applicazione del presente accordo. Tale riunione ha luogo il più presto possibile, e comunque non oltre 60 giorni dalla data di ricezione della richiesta, salvo diverso accordo.

3. Il comitato misto esamina, al più tardi in occasione della prima riunione annuale e, successivamente, ogni volta che lo ritenga opportuno, l'attuazione generale del presente accordo, compresi gli eventuali effetti esercitati dai vincoli dell'infrastruttura aeronautica sull'esercizio dei diritti di cui all'articolo 3, nonché gli effetti delle misure di sicurezza prese a norma dell'articolo 9, gli effetti sulle condizioni di concorrenza, anche con riferimento ai sistemi telematici di prenotazione, e l'eventuale impatto sociale dell'attuazione del presente accordo.

4. Il comitato misto sviluppa la cooperazione anche mediante:

a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione contro atti di interferenza, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della protezione dei consumatori;

b) la presa in considerazione degli effetti sociali dell'accordo, così come attuato, e la definizione di risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino fondate;

c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'accordo stesso;

d) il mantenimento di un inventario delle questioni riguardanti le sovvenzioni e aiuti pubblici sollevate da ciascuna parte in sede di comitato misto;

e) decisioni, per consenso, su qualsiasi questione riguardante l'applicazione dell'articolo 11, paragrafo 6;

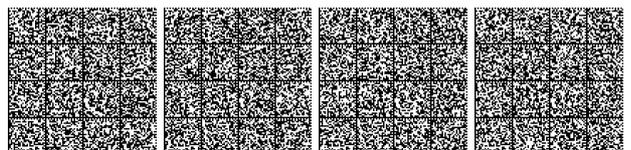
f) entro un anno di applicazione provvisoria, la definizione di approcci per quanto riguarda l'accertamento regolamentare dell'idoneità e della nazionalità delle compagnie aeree, nella prospettiva di giungere al riconoscimento reciproco di siffatto accertamento;

g) lo sviluppo di un'interpretazione comune dei criteri cui le parti si attengono per definire le rispettive decisioni nei casi relativi al controllo delle compagnie aeree, nella misura in cui ciò sia compatibile con i requisiti di riservatezza;

h) la promozione della consultazione, ove appropriato, sulle questioni inerenti al trasporto aereo trattate nell'ambito di organizzazioni internazionali e nei rapporti con i paesi terzi, compreso il vaglio dell'ipotesi di adottare un approccio comune;

i) l'adozione per consenso delle decisioni di cui all'allegato 4, articolo 1, paragrafo 3 e articolo 2, paragrafo 3.

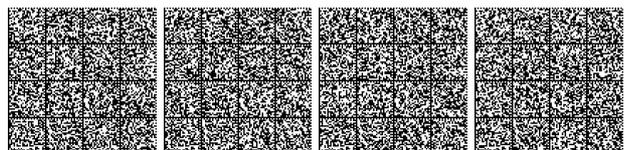
5. Le parti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera al fine dell'elaborazione di una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo.

6. Il comitato misto delibera per consenso.

ARTICOLO 19

Arbitrato

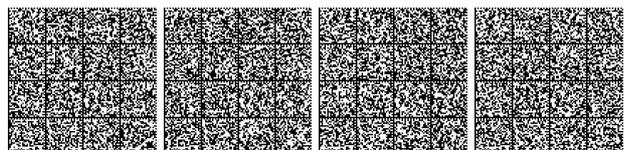
1. Le controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo, escluse le questioni contemplate dall'articolo 20 o dall'allegato 2, che non si siano potute risolvere mediante riunione del comitato misto possono essere deferite a una persona od ente che le parti stesse hanno convenuto. Qualora le parti non si accordino in tal senso, la controversia è sottoposta, a richiesta di una parte, ad arbitrato in conformità della procedura sotto descritta.

2. Salvo diverso accordo delle parti, l'arbitrato è esercitato da un collegio composto di tre arbitri, costituito nel modo seguente:

a) entro 20 (venti) giorni dal ricevimento della richiesta di arbitrato, ciascuna parte nomina un arbitro. Entro 45 (quarantacinque) giorni dalla nomina dei due arbitri, questi nominano consensualmente un terzo arbitro, il quale funge da presidente del collegio;

b) qualora una delle parti non effettui alcuna nomina o qualora il terzo arbitro non sia nominato come previsto dalla lettera a), una delle parti può chiedere al presidente del consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale di procedere alla nomina dell'arbitro o degli arbitri necessari entro 30 (trenta) giorni dal ricevimento della richiesta. Se il presidente del consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale è cittadino degli Stati Uniti o di uno Stato membro, la nomina è effettuata dal più anziano tra i vicepresidenti del suddetto consiglio che non debba essere escluso per il medesimo motivo.

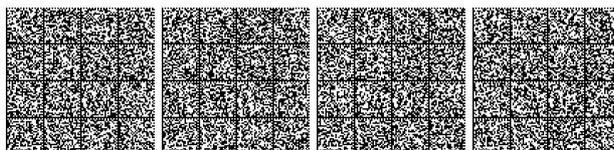
3. Salvo quanto altrimenti concordato dalle parti, il collegio arbitrale definisce i limiti della propria competenza in conformità del presente accordo e stabilisce la sua procedura. A richiesta di una delle parti il collegio arbitrale, una volta costituito, può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori in attesa della decisione definitiva del collegio. Su istruzione del collegio o su richiesta di una parte, è indetta, entro 15 giorni dalla data di costituzione del collegio, una conferenza allo scopo di definire le questioni specifiche sulle quali esso dovrà pronunciarsi e le procedure specifiche da seguire.

4. Salvo quanto altrimenti concordato dalle parti o prescritto dal collegio arbitrale:

a) l'atto introduttivo è presentato entro 30 giorni dalla rituale costituzione del collegio arbitrale e la memoria difensiva entro i 40 giorni successivi. Eventuali repliche della parte attrice sono presentate entro 15 giorni dalla presentazione della memoria difensiva. Eventuali controrepliche della parte resistente sono presentate entro i successivi 15 giorni;

b) il collegio arbitrale tiene un'audizione su richiesta di una delle parti oppure, a sua discrezione, entro 15 giorni dalla data di presentazione dell'ultima replica.

5. Il collegio arbitrale rende, se possibile, un lodo scritto entro 30 giorni dalla fine dell'audizione o, qualora non vi sia stata alcuna audizione, dalla data in cui è stata presentata l'ultima replica. Le decisioni del collegio sono prese a maggioranza.

6. Le parti possono presentare una richiesta di chiarimento del lodo entro 10 giorni dalla data in cui esso è stato reso e tale chiarimento è fornito entro 15 giorni dalla richiesta.

7. Se il collegio arbitrale decide che è stata commessa una violazione del presente accordo e se la parte responsabile non prende le misure correttive necessarie o non raggiunge un accordo con l'altra parte in merito ad una soluzione reciprocamente soddisfacente entro 40 giorni dalla notifica della decisione del collegio, l'altra parte può sospendere l'applicazione di vantaggi comparabili scaturenti dal presente accordo fino al momento in cui le parti abbiano raggiunto un accordo sulla risoluzione della controversia. Nessuna disposizione del presente paragrafo limita il diritto di ciascuna delle parti di prendere provvedimenti adeguati in conformità con il diritto internazionale.

8. Le spese del collegio arbitrale, compresi gli onorari e le spese degli arbitri, sono equamente suddivise tra le parti. Le spese sostenute dal presidente del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, o dal vicepresidente di tale consiglio, in relazione alle procedure di cui al paragrafo 2, lettera b) sono considerate facenti parte delle spese del collegio.

ARTICOLO 20

Concorrenza

1. Le parti riconoscono che la concorrenza fra le compagnie aeree nel mercato transatlantico è importante ai fini della promozione degli obiettivi del presente accordo e confermano che applicheranno il rispettivo regime giuridico della concorrenza allo scopo di tutelare e rafforzare la concorrenza in generale e non i singoli operatori.

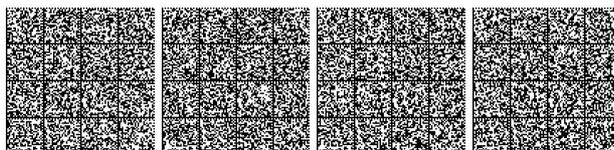
2. Le parti riconoscono che l'applicazione del rispettivo regime di concorrenza all'aviazione internazionale può far emergere differenze atte ad incidere sul mercato transatlantico e che, riducendo al minimo tali differenze, sarà probabilmente possibile accrescere la concorrenza tra le compagnie aeree operanti su tale mercato.

3. Le parti riconoscono che la cooperazione tra le rispettive autorità garanti della concorrenza contribuisce a promuovere la concorrenza sui mercati ed è idonea a promuovere soluzioni compatibili sul piano regolamentare e a ridurre al minimo le differenze di impostazione nell'analisi delle questioni di concorrenza sollevate dagli accordi tra vettori aerei. Le parti approfondiscono pertanto, per quanto possibile, tale cooperazione, tenendo conto delle diverse responsabilità, competenze e procedure delle rispettive autorità in conformità dell'allegato 2.

4. Al comitato misto sono comunicati, ogni anno, i risultati della cooperazione di cui all'allegato 2.

ARTICOLO 21

Negoziati di seconda fase

1. Le parti condividono l'obiettivo di continuare ad aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le compagnie aeree, i lavoratori e le comunità sulle due sponde dell'Atlantico, anche mediante l'agevolazione degli investimenti al fine di rispecchiare meglio la realtà di un'industria del trasporto aereo a dimensione mondiale, il rafforzamento del sistema transatlantico del trasporto aereo e la delineazione di un quadro che sproni anche altri paesi ad aprire i propri mercati dei servizi aerei. Le parti avviano i negoziati entro 60 giorni a decorrere dalla data di applicazione provvisoria del presente accordo, in modo da evolvere rapidamente nella fase successiva.

2. A tal fine sono iscritti nell'agenda dei negoziati di seconda fase i seguenti punti d'interesse prioritario per una delle parti o per entrambe:

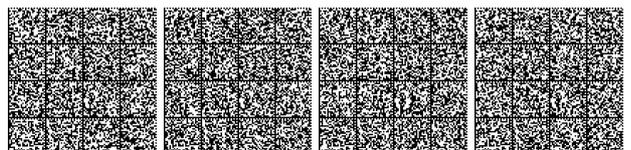
a) ulteriore liberalizzazione dei diritti di traffico;

b) possibilità supplementari per gli investimenti stranieri;

c) effetto delle misure ambientali e dei vincoli infrastrutturali sull'esercizio dei diritti di traffico;

d) ulteriore accesso ai trasporti aerei finanziati dallo Stato;

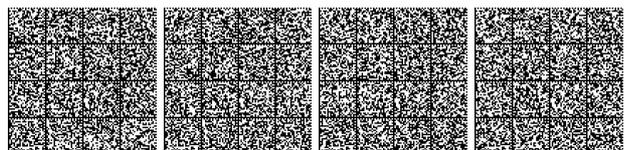
e) fornitura di aeromobili con equipaggio.

3. Le parti effettuano una valutazione dei progressi compiuti verso un accordo di seconda fase entro 18 mesi a decorrere dalla data di avvio dei negoziati prevista al paragrafo 1. Se entro 12 mesi a decorrere dall'avvio della valutazione le parti non saranno giunte ad un accordo di seconda fase, ciascuna parte si riserva il diritto di sospendere da quel momento uno o più diritti indicati nel presente accordo. La sospensione entra in vigore non prima dell'inizio della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) che comincia non prima di 12 mesi a decorrere dalla data in cui è emesso il preavviso di sospensione.

ARTICOLO 22

Relazioni con altri accordi

1. Nel periodo di applicazione provvisoria di cui all'articolo 25 sono sospesi gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 1, sezione 1, ad eccezione di quanto previsto dalla sezione 2 dello stesso allegato.

2. All'atto dell'entrata in vigore a norma dell'articolo 26, il presente accordo sostituisce gli accordi bilaterali riportati nell'allegato 1, sezione 1, salvo quanto previsto nella sezione 2 dello stesso allegato.

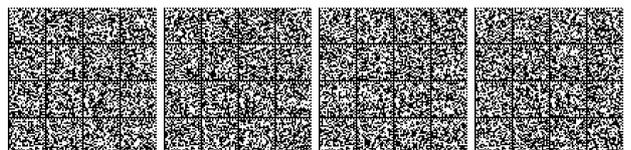
3. Le parti, se diventano parti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente accordo, consultano il comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

ARTICOLO 23

Denuncia

Ciascuna parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di denunciare il presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima dello scadere del periodo in questione.

ARTICOLO 24

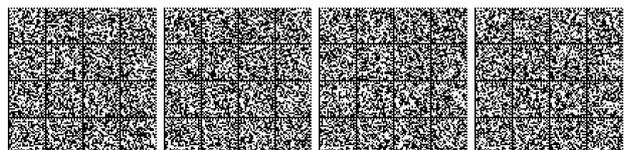
Registrazione presso l'ICAO

Il presente accordo e tutti i suoi emendamenti devono essere registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile.

ARTICOLO 25

Applicazione provvisoria

In attesa dell'entrata in vigore del presente accordo ai sensi dell'articolo 26:

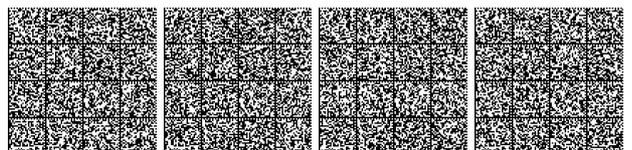
1) le parti convengono di applicare il presente accordo a decorrere dal 30 marzo 2008;

2) ciascuna parte può, in qualsiasi momento, dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte di aver deciso di non applicare più il presente accordo. In tale evenienza, l'accordo cessa di essere applicato alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che questo non sia ritirato di comune accordo prima dello scadere del periodo in questione.

ARTICOLO 26

Entrata in vigore

Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota, contenuta in uno scambio di note diplomatiche fra le parti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, gli Stati Uniti consegnano alla Comunità europea la nota diplomatica diretta alla Comunità europea e ai suoi Stati membri e la Comunità europea consegna agli Stati Uniti la nota o le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri. La nota o le note diplomatiche della Comunità europea e dei suoi Stati membri contengono la comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

FATTO a Bruxelles, il 25 aprile 2007 e a Washington, il 30 aprile 2007, in duplice esemplare.

ALLEGATO 1

Sezione 1

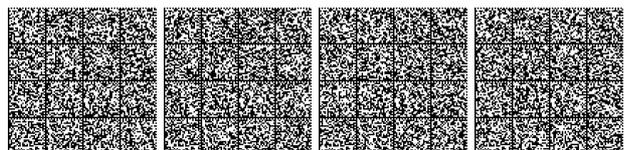
Come previsto dall'articolo 22 del presente accordo, gli accordi bilaterali tra gli Stati membri e gli Stati Uniti qui di seguito riportati saranno sospesi o sostituiti dal presente accordo:

a. Repubblica d'Austria: accordo in materia di servizi aerei, fatto a Vienna, il 16 marzo 1989; modificato il 14 giugno 1995.

b. Regno del Belgio: accordo sui trasporti aerei, sotto forma di scambio di note, fatto a Washington il 23 ottobre 1980; modificato il 22 settembre e il 12 novembre 1986; modificato il 5 novembre 1993 e il 12 gennaio 1994.

   (Emendamento convenuto il 5 settembre 1995 (applicato in via provvisoria).)

c. Repubblica di Bulgaria: accordo sulla sicurezza dell'aviazione civile, fatto a Sofia il 24 aprile 1991.

d. Repubblica ceca: accordo sui trasporti aerei, fatto a Praga il 10 settembre 1996; modificato il 4 giugno 2001 e il 14 febbraio 2002.

e. Regno di Danimarca: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo, sotto forma di scambio di note, fatto a Washington il 16 dicembre 1944; modificato il 6 agosto 1954; modificato il 16 giugno 1995.

f. Repubblica di Finlandia: accordo sui trasporti aerei fatto a Helsinki il 29 marzo 1949; protocollo connesso firmato il 12 maggio 1980; accordo che modifica l'accordo del 1949 e il protocollo del 1980 concluso il 9 giugno 1995.

g. Repubblica francese: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 18 giugno 1998; modificato il 10 ottobre 2000; modificato il 22 gennaio 2002.

h. Repubblica federale di Germania: accordo sui trasporti aerei e scambio di note, fatto a Washington il 7 luglio 1955; modificato il 25 aprile 1989.

(Protocollo correlato concluso il 1° novembre 1978; accordo correlato concluso il 24 maggio 1994; protocollo che modifica l'accordo del 1955, concluso il 23 maggio 1996; accordo che modifica il protocollo del 1996, concluso il 10 ottobre 2000 (tutti applicati a titolo provvisorio).)

i. Repubblica ellenica: accordo sui trasporti aerei, fatto ad Atene il 31 luglio 1991; prorogato fino al 31 luglio 2007 mediante scambio di note del 22 e del 28 giugno 2006.

j. Repubblica di Ungheria: accordo sui trasporti aerei e memorandum di intesa, fatto a Budapest il 12 luglio 1989; prorogato fino al 12 luglio 2007 mediante scambio di note dell'11 e del 20 luglio 2006.

k. Irlanda: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo, sotto forma di scambio di note, fatto a Washington il 3 febbraio 1945; modificato il 25 gennaio 1988 e il 29 settembre 1989; modificato il 25 luglio e il 6 settembre 1990.

(Memorandum di consultazioni, firmato a Washington il 28 ottobre 1993 (applicato a titolo provvisorio).)

l. Repubblica italiana: accordo sui trasporti aerei, con memorandum e scambio di note, concluso a Roma il 22 giugno 1970; modificato il 25 ottobre 1988; memorandum di intesa fatto a Roma il 27 settembre 1990; modifica dell'accordo del 1970 e del memorandum del 1990 fatta il 22 novembre e il 23 dicembre 1991; modifica dell'accordo del 1970 e del memorandum del 1990 fatta il 30 maggio e il 21 ottobre 1997; accordo integrativo dell'accordo del 1970 concluso il 30 dicembre 1998 e il 2 febbraio 1999.

(Protocollo che modifica l'accordo del 1970, concluso il 6 dicembre 1999 (applicato a titolo provvisorio).)

m. Granducato di Lussemburgo: accordo sui trasporti aerei, fatto a Lussemburgo il 19 agosto 1986; modificato il 6 giugno 1995; modificato il 13 e il 21 luglio 1998.

n. Malta: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 12 ottobre 2000.

o. Regno dei Paesi Bassi: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 3 aprile 1957; protocollo del 31 marzo 1978 che modifica l'accordo del 1957; modifica del protocollo del 1978, dell'11 giugno 1986; modifica dell'accordo del 1957 fatta il 13 ottobre e il 22 dicembre 1987; modifica dell'accordo 1957 fatta il 29 gennaio e il 13 marzo 1992; modifica dell'accordo del 1957 e del protocollo del 1978 fatta il 14 ottobre 1992.

p. Repubblica di Polonia: accordo sui trasporti aerei, fatto a Varsavia il 16 giugno 2001.

q. Repubblica del Portogallo: accordo sui trasporti aerei, fatto a Lisbona il 30 maggio 2000.

r. Romania: accordo sui trasporti aerei, fatto a Washington il 15 luglio 1998.

s. Repubblica slovacca: accordo sui trasporti aerei, fatto a Bratislava il 22 gennaio 2001.

t. Regno di Spagna: accordo sui trasporti aerei, fatto a Madrid il 20 febbraio 1973; accordo del 20 febbraio, del 31 marzo e del 7 aprile 1987; modifica dell'accordo del 1973 fatta il 31 maggio 1989; modifica dell'accordo del 1973 fatta il 27 novembre 1991.

u. Regno di Svezia: accordo relativo ai servizi di trasporto aereo, sotto forma di scambio di note, fatto a Washington il 16 dicembre 1944; modificato il 6 agosto 1954; modificato il 16 giugno 1995.

v. Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord: accordo concernente i servizi aerei e scambio di lettere, fatto a Bermuda il 23 luglio 1977; accordo relativo alle tariffe aeree dell'Atlantico del Nord, fatto il 17 marzo 1978; accordo che modifica l'accordo del 1977, fatto il 25 aprile 1978; accordo che modifica ed estende l'accordo del 1978 relativo alle tariffe aeree dell'Atlantico del Nord, fatto il 2 e 9 novembre 1978; accordo che modifica l'accordo del 1977, fatto il 4 dicembre 1980; accordo che modifica l'accordo del 1977, fatto il 20 febbraio 1985; accordo del 25 maggio 1989 che modifica l'articolo 7, l'allegato 2 e l'allegato 5 dell'accordo del 1977; accordo dell'11 marzo 1994 relativo agli emendamenti dell'accordo del 1977, alla cessazione del procedimento arbitrale USA/RU relativo agli oneri di uso sull'aeroporto di Heathrow e la richiesta di un arbitrato avanzata dal Regno Unito con nota della propria ambasciata n. 87 del 13 ottobre 1993 e risoluzione delle questioni che hanno dato origine a detto procedimento arbitrale; accordo del 27 marzo 1997 che modifica l'accordo del 1977.

(Intese, applicate a titolo provvisorio, contenute nel memorandum di consultazioni dell'11 settembre 1986; intese contenute nello scambio di lettere del 27 luglio 1990; intese contenute nel memorandum di consultazioni dell'11 marzo 1991; intese contenute nello scambio di lettere del 6 ottobre 1994; intese contenute nel memorandum di consultazioni del 5 giugno 1995; intese contenute nello scambio di lettere del 31 marzo e del 3 aprile 2000 (tutte applicate a titolo provvisorio).)

Sezione 2

In deroga alla sezione 1 del presente allegato, per le zone che non rientrano nella definizione di "territorio" di cui all'articolo 1 del presente accordo, gli accordi di cui alle lettere (e) (Danimarca-Stati Uniti), (g) (Francia-Stati Uniti) e (v) (Regno Unito-Stati Uniti) della suddetta sezione continuano ad applicarsi in conformità delle rispettive disposizioni.

Sezione 3

In deroga all'articolo 3 del presente accordo, le compagnie aeree statunitensi non sono autorizzate a prestare servizi tutto-merci che non facciano parte di un servizio che serve gli Stati Uniti, con partenza o destinazione da punti situati negli Stati membri, ad eccezione delle destinazioni o delle partenze da punti situati nella Repubblica ceca, nella Repubblica francese, nella Repubblica federale di Germania, nel Granducato di Lussemburgo, a Malta, nella Repubblica di Polonia, nella Repubblica portoghese e nella Repubblica slovacca.

Sezione 4

In deroga a qualsiasi altra disposizione del presente accordo, la presente sezione si applica ai trasporti aerei misti regolari e charter effettuati tra l'Irlanda e gli Stati Uniti a decorrere dall'inizio della stagione invernale IATA 2006-2007 fino al termine della stagione invernale IATA 2007-2008.

a. i) Le compagnie aeree statunitensi e comunitarie possono operare 3 voli diretti tra gli Stati Uniti e Dublino per ciascun volo diretto operato tra gli Stati Uniti e Shannon. Il diritto ad operare voli diretti su Dublino si fonda sulla media delle operazioni effettuate durante l'intero periodo transitorio di tre stagioni di volo. Un volo si presume essere un volo diretto su Dublino o un volo diretto su Shannon a seconda del primo punto di entrata in Irlanda o dell'ultimo punto di uscita dall'Irlanda.

ii) L'obbligo di servire Shannon di cui al punto (i) termina quando una compagnia aerea effettui per la prima volta un servizio misto regolare o charter fra Dublino e gli Stati Uniti in entrambe le direzioni, senza operare almeno un volo diretto su Shannon ogni tre voli diretti su Dublino, calcolati sulla media del periodo transitorio.

b. Per i servizi tra gli Stati Uniti e l'Irlanda, le compagnie aeree comunitarie possono servire esclusivamente Boston, New York, Chicago, Los Angeles e tre ulteriori punti negli Stati Uniti, che dovranno essere notificati agli Stati Uniti al momento della loro scelta o della loro modifica. Tali servizi aerei possono essere operati attraverso punti intermedi in altri Stati membri o in paesi terzi.

c. Il code sharing sarà autorizzato tra l'Irlanda e gli Stati Uniti unicamente a partire da altri punti situati nella Comunità europea. Gli altri accordi di code sharing saranno presi in considerazione sulla base della cortesia internazionale e della reciprocità.

ALLEGATO 2

Relativo

alla cooperazione in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo

Articolo1

La cooperazione contemplata dal presente allegato sarà attuata dal Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti d'America e dalla Commissione delle Comunità europee (nel prosieguo: "i partecipanti") conformemente alle funzioni che essi esercitano in materia di concorrenza nel settore del trasporto aereo tra gli Stati Uniti e la Comunità europea.

Articolo 2

Scopo

La suddetta cooperazione ha lo scopo di:

1. migliorare la comprensione reciproca dell'applicazione che i partecipanti fanno delle leggi, delle prassi e delle procedure contemplate dai rispettivi loro regimi di concorrenza, con l'obiettivo di rafforzare la concorrenza nel settore del trasporto aereo;

2. facilitare la comprensione, fra i partecipanti, degli effetti che gli sviluppi nel settore del trasporto aereo hanno sulla concorrenza nel mercato internazionale dell'aviazione;

3. ridurre l'eventualità di conflitti quando i partecipanti applicano i rispettivi regimi di concorrenza agli accordi e ad altre intese di cooperazione che hanno un'incidenza sul mercato transatlantico; e

4. promuovere la compatibilità degli orientamenti normativi con riferimento ad accordi e ad altre intese di cooperazione attraverso una migliore comprensione delle metodologie, delle tecniche di analisi - compresa la definizione dei mercati rilevanti e l'analisi degli effetti della concorrenza - nonché dei rimedi cui i partecipanti stessi possono ricorrere nell'esame che svolgono in via autonoma delle questioni di concorrenza.

Articolo 3
Definizioni

Ai fini del presente allegato, il termine "regime di concorrenza" si riferisce alle leggi, alle prassi ed alle procedure che regolano l'esercizio delle funzioni che i partecipanti esplicano in rapporto alla revisione degli accordi e di altre intese di cooperazione fra compagnie aeree nel mercato internazionale. Nel caso della Comunità europea il termine comprende, tra l'altro, gli articoli 81, 82 e 85 del trattato che istituisce la Comunità europea e i loro regolamenti attuativi a norma del trattato medesimo, nonché ogni loro successiva modifica ed integrazione. Per il Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti il termine si riferisce, tra l'altro, alle sezioni 41308, 41309 e 41720 del titolo 49 dell'United States Code, e i suoi regolamenti di attuazione, nonché i precedenti giudiziari ad essi relativi.

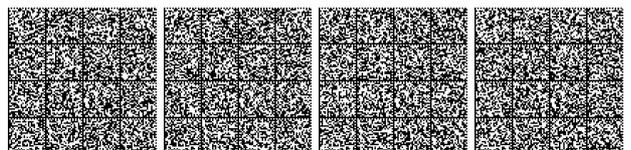
Articolo 4

Settori di cooperazione

Fermo restando quanto stabilito all'articolo 5, paragrafo 1, lettere a) e b) la cooperazione tra i partecipanti comprende i seguenti aspetti:

1) Riunioni fra rappresentanti dei partecipanti, ivi compresi esperti in materia di concorrenza, di norma con cadenza semestrale, allo scopo di discutere gli sviluppi che interessano il settore del trasporto aereo, questioni di comune interesse per la politica di concorrenza e approcci analitici per l'applicazione del diritto della concorrenza all'aviazione internazionale, con particolare riferimento al mercato transatlantico. Le suddette discussioni potranno sfociare in una migliore comprensione dell'impostazione adottata da ciascuno dei partecipanti in materia di concorrenza, comprese le analogie esistenti, e potranno determinare una maggiore compatibilità tra tali impostazioni, con particolare riferimento agli accordi conclusi tra vettori aerei.

2) Consultazioni, in qualsiasi momento, fra i partecipanti, a richiesta di uno di essi o decise in via consensuale, allo scopo di discutere qualsiasi questione inerente al presente allegato, compresi i casi specifici.

3) I partecipanti possono, ciascuno a propria discrezione, invitare i rappresentanti di altre autorità governative a partecipare, a seconda dei casi, alle riunioni o alle consultazioni di cui ai punti 1 o 2.

4) Notifiche, in tempo utile, dei procedimenti o delle questioni sotto riportate, che, a giudizio del partecipante che le notifica, possono avere un'incidenza significativa per gli interessi di concorrenza dell'altro partecipante:

a. per quanto riguarda il Dipartimento dei trasporti, (i) procedimenti di esame delle domande di approvazione di accordi e di altre intese di cooperazione fra compagnie aeree, in materia di trasporto aereo internazionale, con particolare riferimento all'esenzione dalla normativa antitrust per le compagnie aeree, disciplinata dalle leggi degli Stati Uniti e della Comunità europea, nonché (ii) ricevimento, da parte del Dipartimento dei trasporti, di un accordo di joint venture ai sensi della sezione 41720 del titolo 49 dell'United States Code; e

b. per quanto riguarda la Commissione delle Comunità europee (i) procedimenti di esame di accordi e di altre forme di cooperazione fra compagnie aeree in materia di trasporto aereo internazionale, con particolare riferimento alle alleanze ed altre forme di cooperazione tra compagnie aeree disciplinate dalle leggi degli Stati Uniti o della Comunità europea, nonché (ii) considerazione delle esenzioni individuali o per categoria previste dal diritto comunitario della concorrenza dell'Unione europea.

5) Notifica della disponibilità - e delle relative modalità di accesso - di informazioni e dati in possesso di un partecipante, in forma elettronica o in altra forma che, a giudizio di questo partecipante, possono avere un'incidenza significativa sugli interessi dell'altro partecipante sul piano della concorrenza, e

6) notifica di altre attività attinenti alla politica di concorrenza nel settore del trasporto aereo che siano considerate appropriate dal partecipante che le notifica.

Articolo 5

Utilizzo e diffusione di informazioni

1) In deroga a eventuali altre disposizioni del presente allegato, a nessun partecipante incombe l'obbligo di fornire informazioni all'altro partecipante qualora la loro divulgazione al partecipante che le richiede:

   a. sia vietata dalle leggi, regolamenti o prassi del partecipante che è in possesso dell'informazione; oppure

   b. risulti incompatibile con interessi sostanziali del partecipante che è in possesso dell'informazione.

2) Ciascuno dei partecipanti tutela, nella misura del possibile, la riservatezza di tutte le informazioni che gli sono comunicate in via riservata dall'altro partecipante ai sensi del presente allegato e respinge le richieste di divulgazione di tali informazioni a terzi che non siano stati autorizzati dal partecipante che le ha fornite. Ciascun partecipante si impegna ad informare l'altro partecipante ogni qualvolta nell'ambito di un procedimento pubblico venga fatta richiesta di divulgare informazioni che devono essere scambiate in sede di discussione o in altro modo.

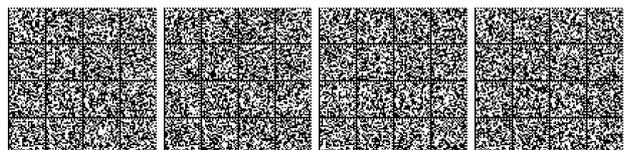
3) Qualora, ai sensi del presente allegato, uno dei partecipanti fornisca informazioni in via riservata all'altro partecipante ai fini di cui all'articolo 2, tale informazione deve essere utilizzata dal partecipante che la riceve esclusivamente per tale scopo.

Articolo 6
Attuazione

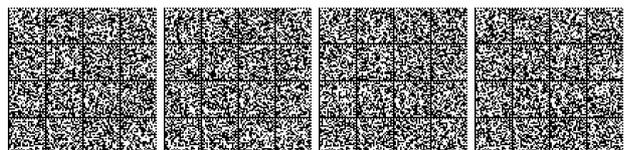
1) Ciascun partecipante designa un rappresentante come responsabile del coordinamento delle attività contemplate dal presente allegato.

2) Il presente allegato e tutte le attività intraprese da un partecipante in forza delle sue disposizioni

a. sono attuate unicamente se ed in quanto siano conformi alle leggi, ai regolamenti e alle prassi applicabili da tale partecipante, e

b. sono attuate senza pregiudizio delle disposizioni dell'accordo fra le Comunità europee ed il governo degli Stati Uniti d'America in merito all'applicazione delle loro regole di concorrenza.

ALLEGATO 3

Relativo
al trasporto a carico del governo degli Stati Uniti

Le compagnie aeree comunitarie hanno il diritto di trasportare passeggeri e merci su voli regolari e charter per i quali un dipartimento, un'agenzia o un ente civile del governo degli Stati Uniti (1) ottiene il trasporto per proprio conto o in esecuzione di un accordo in base al quale il pagamento è effettuato dal governo o con fondi messi a disposizione del governo, o (2) fornisce il trasporto verso o per conto di un paese straniero o un'organizzazione internazionale o di altro tipo senza rimborso, purché il trasporto sia effettuato (a) tra qualsiasi punto degli Stati Uniti e qualsiasi punto in uno Stato membro, eccetto - soltanto per quanto riguarda i passeggeri - tra punti per i quali sia valida una tariffa contrattuale per coppia di città, o (b) tra due qualsiasi punti al di fuori degli Stati Uniti. Questo paragrafo non si applica al trasporto ottenuto o finanziato dal segretario alla difesa o dal segretario di un dipartimento militare.

ALLEGATO 4

Relativo

a questioni aggiuntive in materia di proprietà, investimenti e controllo

Articolo 1

Proprietà di compagnie aeree di una delle parti

È permessa la proprietà di azioni di una compagnia aerea statunitense da parte di cittadini di uno o più Stati membri, fatte salve due limitazioni. In primo luogo è proibita la proprietà da parte di tutti i cittadini stranieri di più del 25% delle azioni con diritto di voto di una società. In secondo luogo è altresì proibito il controllo effettivo di una compagnia aerea statunitense da parte di cittadini stranieri. Fatta salva la limitazione generale del 25% sulla proprietà straniera delle azioni con diritto di voto:

a. si considera che la proprietà da parte di cittadini di uno o più Stati membri:

1) fino al 25 % delle azioni con diritto di voto; e/o
2) fino al 49,9 % del totale delle azioni

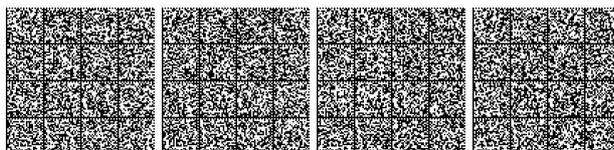
di una compagnia aerea statunitense non rappresenti, in sé, il controllo di tale compagnia aerea;

e

b. si presume che la proprietà da parte di cittadini di uno o più Stati membri del 50% o più del totale delle azioni di una compagnia aerea statunitense non rappresenti il controllo di tale compagnia aerea. Tale proprietà è considerata caso per caso.

2. È permessa la proprietà di una compagnia aerea comunitaria da parte di cittadini degli Stati Uniti fatte salve due limitazioni. In primo luogo la compagnia aerea deve essere di proprietà maggioritaria degli Stati membri e/o dei cittadini degli Stati membri. In secondo luogo la compagnia aerea deve essere effettivamente controllata da tali Stati e/o cittadini.

3. Ai fini dell'articolo 4, lettera (b) e dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera (b) del presente accordo, un membro dell'ECAA alla data della firma del presente accordo e i cittadini di tale membro sono trattati rispettivamente come uno Stato membro ed i suoi cittadini. Il Comitato misto può decidere che la presente disposizione si applica ai nuovi membri dell'ECAA e ai loro cittadini.

4. In deroga al paragrafo 2 la Comunità europea e i suoi Stati membri si riservano il diritto di limitare gli investimenti da parte di cittadini statunitensi nelle azioni con diritto di voto di una compagnia aerea comunitaria fatti dopo la firma del presente accordo ad un livello equivalente a quello concesso dagli Stati Uniti ai cittadini stranieri nelle compagnie aeree statunitensi, a condizione che l'esercizio di tale diritto sia coerente con il diritto internazionale.

Articolo 2

Proprietà e controllo di compagnie aeree di paesi terzi

1. Nessuna delle parti esercita i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei con un paese terzo per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree di quel paese terzo per il fatto che la parte sostanziale della proprietà di quella compagnia aerea appartiene all'altra parte, a suoi cittadini, o a entrambi.

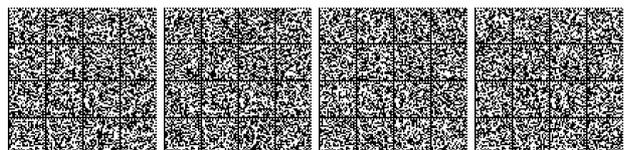
2. Gli Stati Uniti non esercitano i diritti derivanti da accordi sui servizi aerei per rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi per le compagnie aeree del Principato del Liechtenstein, della Confederazione svizzera, di un membro dell'ECAA alla data della firma del presente accordo, o dei paesi africani che attuano un accordo per i servizi aerei "cieli aperti" con gli Stati Uniti alla data della firma del presente accordo, per il fatto che il controllo effettivo di quella compagnia aerea appartiene a uno o più Stati membri, a cittadini di tali Stati, o ad entrambi.

3. Il Comitato misto può decidere che nessuna parte eserciti i diritti di cui al paragrafo 2 del presente articolo riguardo alle compagnie aeree di un paese o di paesi specifici.

Articolo 3
Controllo delle compagnie aeree

1. Le norme applicabili nella Comunità europea sulla proprietà e il controllo dei vettori aerei comunitari sono attualmente fissate all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio , del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei. A i sensi di questo regolamento gli Stati membri hanno la responsabilità del rilascio di una licenza d'esercizio ad un vettore aereo comunitario. Gli Stati membri applicano il regolamento 2407/92 in conformità dei loro regolamenti e procedure nazionali.

2. Le norme applicabili negli Stati Uniti sono fissate alle sezioni 40102(a) (2), 41102 e 41103 del titolo 49 dell'United States Code ai cui sensi le licenze per un "vettore aereo" statunitense rilasciate dal Dipartimento dei trasporti degli Stati Uniti, siano esse un certificato, un'esenzione o una licenza per servizi regionali, per fornire servizi di "trasporto aereo" come vettore comune, devono essere detenute soltanto da cittadini degli Stati Uniti come definito nella sezione 40102(a)(15) del titolo 49 dell'United States Code. Tale sezione prescrive che il presidente e due terzi del consiglio di amministrazione e degli altri dirigenti di una società siano cittadini statunitensi, che almeno il 75% delle azioni con diritto di voto siano di proprietà di cittadini statunitensi e che la società sia sotto il controllo effettivo di cittadini americani. Il requisito deve essere soddisfatto inizialmente dal richiedente e continuare a essere soddisfatto da una compagnia aerea statunitense titolare di licenza.

3. La pratica seguita da ciascuna parte nell'applicazione delle proprie disposizioni legislative e regolamentari figura nell'appendice del presente allegato.

Appendice dell'Allegato 4

1. Negli Stati Uniti l'accertamento della nazionalità è necessario per tutti i vettori aerei statunitensi che inoltrano domanda di certificato, esenzione o licenza per servizi regionali. Una domanda iniziale di licenza è iscritta in un ruolo pubblico formale ed è trattata "sul registro" insieme con i fascicoli introdotti dal richiedente e da altre parti interessate. Il Dipartimento dei trasporti rende una decisione finale mediante un'ordinanza che si basa sul registro pubblico formale riguardante la fattispecie, compresi i documenti ai quali è stato applicato un trattamento riservato. Per quanto riguarda la "persistenza dell'idoneità", essa può essere trattata informalmente dal Dipartimento o sottoposta a una procedura di iscrizione in ruolo analoga a quella applicata alle domande iniziali.

2. Le procedure di accertamento del Dipartimento evolvono attraverso una molteplicità di precedenti, che riflettono, tra l'altro, la mutevolezza dei mercati finanziari e delle strutture di investimento, nonché la disponibilità del Dipartimento dei trasporti a prendere in considerazione nuovi approcci nei confronti degli investimenti esteri che sono conformi al diritto statunitense. Il Dipartimento dei trasporti collabora con i richiedenti, valutando le forme di investimento proposte e assistendoli nel mettere a punto transazioni che ottemperino pienamente al diritto statunitense in materia di nazionalità, e i richiedenti si consultano regolarmente con i funzionari del Dipartimento prima di definire nei dettagli le loro domande. Prima dell'apertura del procedimento formale, in qualsiasi momento i funzionari del Dipartimento possono discutere di questioni inerenti alla nazionalità o ad altri aspetti della transazione proposta ed avanzare, se del caso, suggerimenti in merito ad alternative atte a rendere una transazione proposta conforme ai requisiti statunitensi in materia di nazionalità.

3. Nel procedere all'accertamento della nazionalità e dell'idoneità iniziali e della loro persistenza, il Dipartimento dei trasporti valuta la totalità delle circostanze che hanno un effetto sulla compagnia aerea statunitense; i precedenti del Dipartimento hanno permesso di tenere conto della natura delle relazioni in materia di trasporti aerei instaurate tra gli Stati Uniti ed i rispettivi paesi d'origine degli investitori stranieri. Nell'ambito del presente accordo il Dipartimento dei trasporti accorderebbe agli investimenti effettuati da cittadini dell'Unione europea un trattamento perlomeno altrettanto favorevole rispetto a quello riservato agli investimenti di cittadini di paesi partner che sono parti di accordi "cieli aperti" bilaterali o multilaterali.

4. Nell'Unione europea, l'articolo 4, paragrafo 5 del regolamento 2407/92 dispone che, su richiesta di uno Stato membro, la Commissione europea esamini la conformità ai requisiti dell'articolo 4 e, se necessario, adotti una decisione. Nell'adottare siffatte decisioni la Commissione deve assicurare il rispetto dei diritti procedurali, compreso il diritto, per le parti interessate, di essere tempestivamente ascoltate, riconosciuti dalla Corte di giustizia della Comunità europee quali principi generali del diritto comunitario.

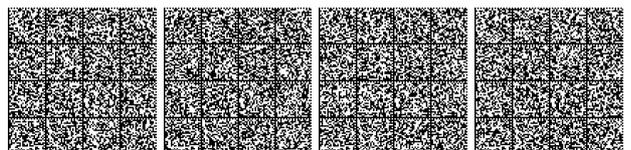
5. Nell'applicare le rispettive disposizioni legislative e regolamentari, ciascuna parte provvede affinché alle transazioni che comportano un investimento in una delle sue compagnie aeree ad opera di cittadini dell'altra parte sia riservato un esame equo e rapido.

ALLEGATO 5

Relativo
all'affiliazione commerciale e impiego del marchio

1. Non è preclusa alle compagnie aeree di ciascuna parte la possibilità di concludere accordi di affiliazione commerciale ("franchising") o di impiego del marchio ("branding"), che comprendano le condizioni relative alla protezione del marchio e gli aspetti operativi, purché siano rispettate, in particolare, le vigenti disposizioni legislative e regolamentari in materia di controllo, non sia pregiudicata la capacità della compagnia aerea di esistere al di fuori dell'affiliazione commerciale, l'accordo non sfoci nell'esercizio di operazioni di cabotaggio da parte di una compagnia straniera e siano rispettate le disposizioni regolamentari in vigore, come quelle relative alla tutela dei consumatori, comprese le disposizioni relative alla comunicazione dell'identità della compagnia aerea che effettua il servizio. Fintantoché siano rispettate le succitate condizioni, sono ammissibili strette relazioni commerciali e accordi di cooperazione fra le compagnie aeree di ciascuna parte e imprese straniere e ognuno dei seguenti aspetti, fra gli altri, di un accordo di affiliazione commerciale o di impiego del marchio non dovrebbe di per sé porre problemi di controllo, se non in situazioni eccezionali:

   a) impiego ed esibizione di un particolare nome o marchio dell'affiliante, comprese disposizioni sull'area geografica in cui il nome o il marchio possono essere usati;

   b) esibizione sull'aeromobile dell'affiliato dei colori e del logo del nome dell'affiliante, compresa l'esibizione di tale nome, marchio, logo o analoga designazione in maniera preminente sull'aeromobile e sull'uniforme del suo personale;

c) utilizzo ed esibizione del nome, marchio o logo sulle installazioni e le attrezzature aeroportuali dell'affiliato o in combinazione con esse;

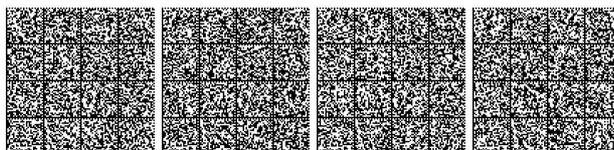
d) mantenimento degli standard relativi all'assistenza ai clienti destinati a fini commerciali;

e) mantenimento degli standard relativi all'assistenza ai clienti destinati a salvaguardare l'integrità del marchio di affiliazione commerciale;

f) disposizioni sui diritti di licenza alle normali condizioni commerciali;

g) disposizioni sulla partecipazione a programmi di fidelizzazione ("frequent flyer"), compreso l'accumulo dei benefici; e

h) disposizioni che disciplinano, nell'accordo di affiliazione commerciale o di impiego del marchio, la facoltà dell'affiliante o dell'affiliato di recedere dall'accordo e di ritirare il marchio, purché i cittadini degli Stati Uniti o degli Stati membri abbiano sempre il controllo, rispettivamente, della compagnia aerea statunitense o comunitaria.

2. Gli accordi di affiliazione commerciale o di impiego del marchio sono stipulati indipendentemente da un accordo di condivisione dei codici ("code sharing"), sebbene possano coesistere con esso, il quale prescrive che le parti conferiscano ad entrambe le compagnie aeree i poteri necessari, a norma dell'articolo 10, paragrafo 7 del presente accordo.

Dichiarazione congiunta

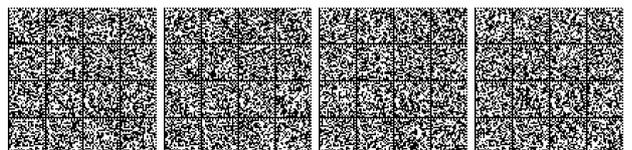
I rappresentanti degli Stati Uniti d'America e della Comunità europea e dei suoi Stati membri confermano che il testo dell'Accordo sui trasporti aerei siglato il 2 marzo 2007 a Bruxelles, la cui firma è prevista per il 30 aprile 2007, dovrà essere autenticato in altre lingue mediante scambio di lettere prima della firma dell'accordo oppure mediante decisione del Comitato misto dopo la firma dell'accordo stesso.

La presente dichiarazione congiunta costituisce parte integrante dell'accordo sui trasporti aerei.

Per gli Stati Uniti d'America

[firmato. John Byerly]
addì 18 aprile 2007

Per la Comunità europea
e i suoi Stati membri,
ad referendum

[firmato. Daniel Calleja]
addì 18 aprile 2007

За Република България

Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien

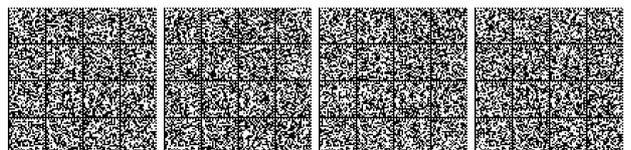
Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

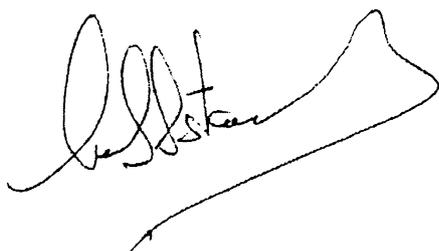
Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

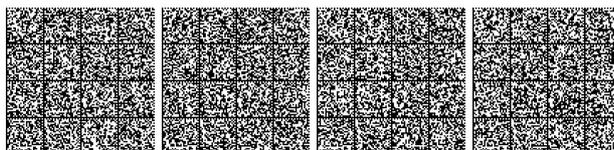
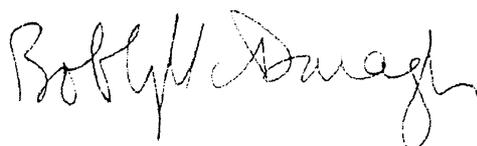
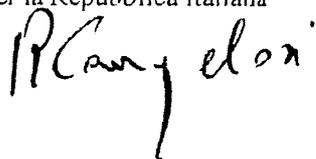
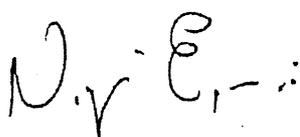
Za Českou republiku

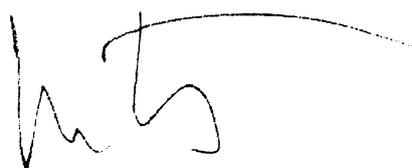
På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

Για την Ελληνική Δημοκρατία

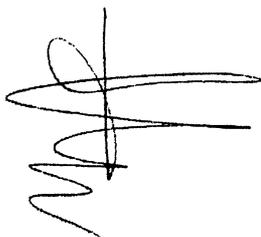
Por el Reino de España

Pour la République française

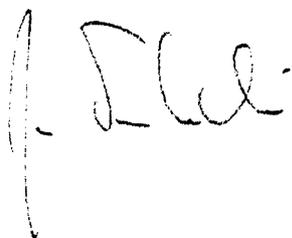
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

Per la Repubblica italiana

Για την Κυπριακή Δημοκρατία

Latvijas Republikas vārdā

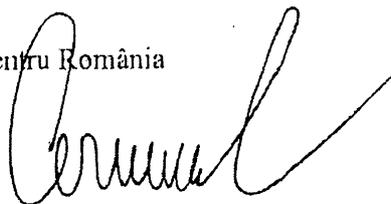
Lietuvos Respublikos vardu

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

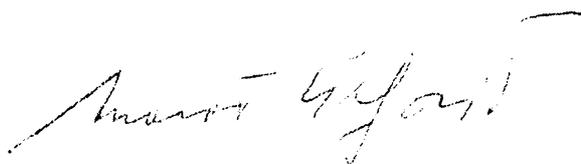
A Magyar Köztársaság részéről

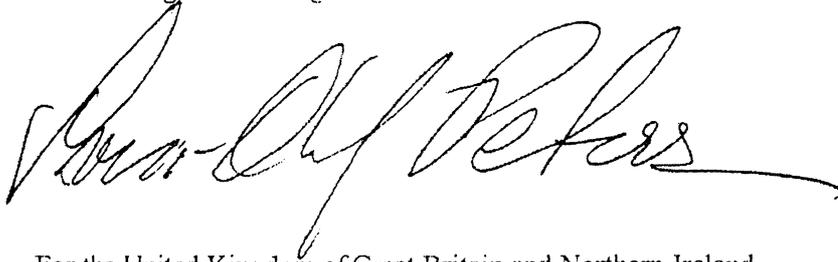
Għal Malta

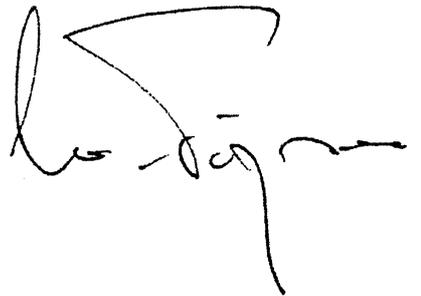
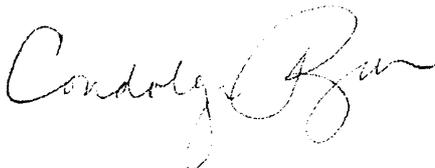
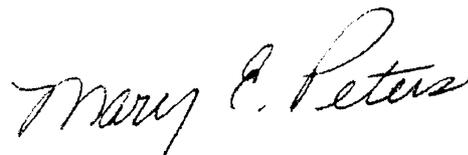
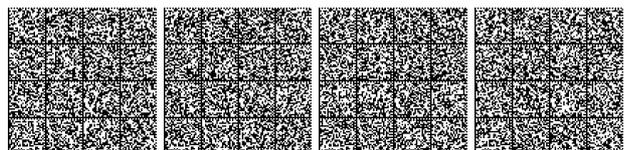
Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейската общност
For the European Community
Por la Comunidad Europea
Za Evropské společenství
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Euroopa Ühenduse nimel
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Eiropas Kopienas vārdā
Europos bendrijos vardu
az Európai Közösség részéről
Għall-Komunità Ewropea
Voor de Europese Gemeenschap
W imieniu Wspólnoty Europejskiej
Pela Comunidade Europeia
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar

For the United States of America

LAVORI PREPARATORI

Senato della Repubblica (atto n. 1694):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (FRATTINI) e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI) il 16 luglio 2009.

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri, emigrazione), in sede referente, il 31 luglio 2009 con pareri delle commissioni 1ª, 5ª, 6ª, 8ª, 10ª e 14ª .

Esaminato dalla 3ª commissione il 16 ed il 23 settembre 2009.

Relazione scritta autorizzata il 23 settembre 2009 (atto n. 1694-A, relatore sen. ALBERTO FILIPPI).

Esaminato in aula ed approvato, con modificazioni, il 23 settembre 2009.

Camera dei deputati (atto n. 2721):

Assegnato alla III commissione (Affari esteri e comunitari), in sede referente, il 30 settembre 2009, con pareri delle commissioni I, V, VI, VIII, IX, X, e XIV.

Esaminato dalla III commissione l'8 ed il 14 ottobre 2009.

Esaminato in aula ed approvato il 14 ottobre 2009.

09G0172

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G902029/1) Roma, 2009 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.